



信息通告

中国民用航空局运输司

编 号 IB-TR-2017-03

下发日期:2017年4月17日

关于通用航空管理“意见箱” 的答复(第3期)

关于通用航空管理“意见箱”的答复（第3期）

为落实国办《指导意见》及通航领导小组第二次会议精神，真情服务行业，我局在“通用航空管理系统”（<http://ga.caac.gov.cn>）设置了“意见箱”，面向行业征集意见，主要包括以下3个方面的咨询、意见或建议：

1. 涉及通用航空“过度监管”或套用运输航空规章进行管理的问题；
2. 涉及通用航空管理规章及配套文件在各地执行过程中存在的不规范、不统一、甚至出现偏离的问题；
3. 针对局方在通航审批、监管等行政行为方面存在质疑的问题。

第三期（2017年1月23日-3月13日）征集意见34条经民航局通用航空工作领导小组各成员单位研究确认，现予答复。

附件：通用航空管理“意见箱”的答复（第3期）

通用航空管理“意见箱”的答复（第3期）

序号	问题	答复
1	局方各级明传电报、红头文件，现在都是局方逐级传达到各个公司，不仅慢也不可靠；尤其对于通航，很多公司成立时间短，不方便查找某些历史文件。能否在网上开辟专栏，总局、管理局、监管局可以公开的电报在此发布，以方便查找？	我局将在“通用航空管理系统”开辟“局方动态”专栏，该功能预计5月中旬上线。
2	咨询一下各位领导，关于通航的飞行人员问题，我现在在121航空飞行副驾驶，能否去141航校增加C172教员等级，是不是还需要转关系，如果增加了后在91部不转关系情况下可否在通航飞行（同时在121飞行）？	可以，没有限制。
3	91部“91.403 按目视飞行规则运行的仪表和设备”中要求“(b)除固定翼飞机的航空作业运行外，作为管制飞行而实施的目视飞行规则飞行，应当按照本规则第91.405条的仪表飞行规则进行装备”，对于非航空作业，有属于“非管制飞行”的情况吗？	目前民航管理的机场区域（包括离场、进场）和高空航路属于民航的管制空域，有部分低空空域（报告空域）的试点，但国家空管委并没有正式对外界公布，并且范围很小，因此总体来说，无论航空作业，还是非航空作业，目前中国国内的空域整体还是管制空域，不存在“非管制飞行”的情况。
4	91部“91.407 在夜间和云上运行的仪表和设备”中要求夜间和云上运行需装“两个着陆灯”，但国内运行的很多活塞小飞机（如用于训练的塞斯纳172R）典型构型都是“1个着陆灯+1个滑行灯”，能否视为“两个着陆灯”？91部里的这条要求是不是也太高了，或者说太一刀切了？	此建议可以接受，民航局将修订AC-91-25，针对夜间和云上运行只要求一个着陆灯
5	91部里很多规定现在看来都是不符合实际的，虽然之前出过“AC-91-24 航空器机载设备等效性符合方法指南”，但未能包括所有问题。新的91部修订现在进展如何？大致的时间表是怎样的？	1. 此处提到的“未能包括所有问题”不明确，请提出明确具体的问题内容，以便我局评估并答复； 2. 目前CCAR-91的修订尚未启动，我局将针对前期行业反馈的意见和建议，以文件的形式对相关要求和问题进行回复。相关文件目前正在修订过程中，将于近期正式报批并下发实施，具体包括：（1）通航维修相关法规要求的等效符合性方法说明；（2）按照CCAR-91部运行航空器的维修管理要求说明；（3）关于CCAR-91部航空器运营人实施维修管理工作外委的相关要求的通知。
6	有2份AC编号均为AC-91-24（“航空器机载设备等效性符合方法指南”和“航空器的运行文件”），哪份编号错了？	此处是“航空器机载设备等效性符合方法指南”的编号弄错了，现在该AC新的编号是AC-91-25。
7	91部“91.309 航空器检查大纲”中仅描述了“大型飞机、涡轮喷气多发飞机、涡轮多发飞机或涡轮动力旋翼机”的情况，未对通航其它广大的活塞小飞机提出要求，按说通航公司对这些飞机可以不用编维修检查大纲（有的公司叫维修方案），或者即使公司编写了也不需要提交局方批准。但目前不少局方还是对此类飞机要求检查大纲需局方批准（包括修订）。	凡未明确要求具备检查大纲的通航机型，相关公司可以不用为这些机型编写检查大纲。

通用航空管理“意见箱”的答复（第3期）

序号	问 题	答 复
8	91部公司的运行规范“D003航空器维修”页，对于哪些情况或哪类飞机需要批具体的维修能力（如：100H、200H定检等等）。目前不少局方对于按91部运行、按43部维修的活塞小飞机仍是按照类似145部那样在运行规范上限定某个级别的维修能力。	91部运行规范D003“航空器维修”页面上所注明的“维修能力或等级”只是表明相关公司目前针对这种机型所具备的维修能力，这里面既包括自建的，也包括通过外委获取的，还包括通过持照人员获取的维修能力，其目的是通过运行规范来展示该公司所获取的机型最高级别维修能力，跟145部的维修能力批准不完全是一个概念。
9	民航法“第三十三条 民用航空器的融资租赁和租赁期限为六个月以上的其他租赁，承租人应当就其对民用航空器的占有权向国务院民用航空主管部门办理登记”，（1）这里的“占有权登记”和办理国籍证是否是一回事？（2）对于不超过6个月的其他租赁，是否需要更换国籍证？	航空器租赁涉及变更占有权，应向民航局申请国籍登记变更。不超过6个月的租赁，仍需要变更国籍登记证。
10	国外通航公司在中国境内作业飞行需要哪些审批程序？是否需要运行合格审定？具体规定哪里可以查到？	1. 负责国外通航飞行计划的办理，如果国外通航公司在中国境内从事作业飞行的任务性质涉及《通用航空飞行任务审批与管理规定》（参作[2013]737号）中列明需要审批的9类情形，应当事先获得相应的特殊飞行任务批准文件； 2. 一切通用航空飞行均需要向航管部门提出飞行计划申请； 3. 一切通用航空飞行均需向空域管理部门申请空域； 4. 在国内运行都需要CCAR-91部合格审定，不区分是否国内国外公司； 5. 通用航空飞行任务、飞行计划、飞行空域以及运行合格审定的法律依据有：《中华人民共和国民用航空法》、《中华人民共和国飞行基本规则》、《通用航空飞行管制条例》、《民航预先飞行计划管理办法》（CCAR73部）、《通用航空飞行任务审批与管理规定》、《一般运行和飞行规则》（CCAR91部）等，上述均可在民航局官网上查到。
11	本公司是按照CCAR-135执行非定期载客运行的公司，飞行条件为昼间目视。执飞飞机型号为Cessna 208B（型号合格审定为一架驾驶员）。请问：未持有仪表等级的单发商照飞行员（执照上签注了“禁止在飞机转场飞行中为获取酬金而载运旅客”），能否在该型号航空器上担任副驾驶？	按照61.55的规定和135部规定，这种情况副驾驶应该和机长持有同样的执照和等级。

通用航空管理“意见箱”的答复（第3期）

序号	问 题	答 复
12	根据“135.247(c) 对于本规则未作要求而合格证持有人出于自身运行需要配备的副驾驶，应当至少持有带合适类别和级别等级的商用驾驶员执照，并且在本规则要求机长持有仪表等级时，该驾驶员也应当持有仪表等级并满足 CCAR-61 部中的近期仪表经历要求。”是否可以理解为作为Cessna208B副驾驶，不要求持有仪表等级？	
13	根据”第61.173条 (b)带有飞机类别等级的商用驾驶员执照持有人如未持有同一类别和级别的仪表等级，局方将在其执照上签注“禁止在飞机转场飞行中为获取酬金而载运旅客”。以上两条规章(第12、13条)是否冲突或者是我的理解有误？请给予解答，谢谢！	
14	在“经营活动信息管理”界面中增加航空器筛选功能，方便企业快速准确的找到相应备案信息。	已同系统开发部门沟通增加此功能，预计5月中旬上线。
15	更新、优化APP，方便企业操作员不在公司时及时进行信息备案。	APP一直在更新优化过程中，希望您结合具体需求，提出优化建议。
16	机长飞行经历时间间断90天以上，如身体原因停飞半年，或一年，甚至二年。请问该机长要履行驾驶员职责需要哪些条件，谢谢！	失去近期经历可在不载客情况下完成训练或者使用模拟机完成训练，以满足要求。超过了熟练检查或者复训周期的，应按照规章完成训练和检查。
17	建议增加作业类型补贴政策，航空培训业务属于通航作业中的服务于社会事业的飞行作业，希望能够在通航补贴政策第二章第五条第三项服务于社会事业的飞行作业包括范围追加航空培训，让航空培训业务享受通用航空作业补贴。	对飞行员培训予以补贴的目的是减轻通航企业飞行员培养成本，加快通航飞行员队伍建设，鼓励通航企业送培更多的飞行员，从而扩大培训学校学生规模，也是对培训学校发展的支持。建议暂不采纳。
18	建议给予机场作业补贴政策，可否参照《支线航空补贴管理暂行办法》（民航发【2013】28号）民航发展基金使用管理有关规定对机场单位按照航空培训公司培训飞行员的航线，给予支线补贴，从而降低通航培训公司机场成本、提高机场保障等，补贴形式可以采用多种方式，例如航线、起落架次、驻场飞机数量等等多方面。	
19	增加飞行培训学校类飞行培训作业量补贴。现航校经营过程中各项成本费用不断上涨，各类保障费用也逐年上升，且国外培训价格竞争致使国内飞行培训价格无法提高，经营中利润微薄，经营困难；其他类通航作业项目都享有补贴，仅培训类项目没有，无法享受国家扶植通航产业的政策，故要求增加此项目补贴。	

序号	问 题	答 复
20	建议《通用航空发展专项资金管理暂行办法》第二章第八条关于飞行员初始培训取得商照的补贴政策，可否按照类型追加此条补贴条款，追加对在补贴年度内完成飞行员初始培训（不含改装培训和复训）且取得商照的航空培训公司，给予航空培训公司一定的鼓励政策，每成功培训一个商照给予一定的补贴政策，不受服务年限及未来服务单位的限制。	
21	在国家大力发展通用航空产业的背景下，作为航空产业基础的飞行员培训行业应得对民航局的大力支持与发展。在已实施的《通用航空发展专项资金管理暂行办法》内，对农、林、牧、渔作业，工业作业，社会事业作业、应急救援作业均已不同程度的作业补贴，仅飞行员培训项目未纳入补贴范围。现执行的飞行员培训补贴项目，也是对各家通航企业的飞行员培训予以补贴，而对航校的培训作业量未予体现。 飞行员培训由于行业特征，公司采购的培训用飞机及航材，在进口环节需支付关税约22.8%，导致运营成本高于国外；航校安全保障投入非常大；机场租赁费用逐年上涨，而在市场收费环节，受到国内、国外培训价格差异的影响，培训收费不可增加，以致航校的经营利润微薄。 湖北蔚蓝国际航空学校股份有限公司是经中国民用航空中南地区管理局批准，从事通用航空“私用或商用飞行驾驶执照培训”项目的专业机构，已获得141部正式合格证。公司自2008年1月成立至今，已拥有训练用飞机30余架，拥有航空理论高级教员7人，各类飞行教员40人，机务维修工程人员50人，航务人员16人，已发展成为通航企业中飞行培训飞行量较大的民营企业。蔚蓝航校自成立以来，共培养了121部、91部、军转民、换照等1800多名学员，学校训练运行情况良好，连续二年获得了民航中南地区管理局颁发的“安全责任考核优胜单位”奖牌。 湖北蔚蓝国际航空学校有限公司以“民族腾飞，航空报国”为企业使命，始终秉承严谨和科学的飞行训练文化和训练标准，以不懈的奉献精神将高标准的教学和贴心的服务提供给每位学员，使学员在职业素质、专业技术、工作作风、身体健康方面有所成就，努力打造成一所国际一流的飞行培训学校，为中国民航业输送高素质的飞行人才。 我公司在本次修定《通用航空发展专项资金管理暂行办法》的意见：可参考社会事业作业的标准，增加飞行员培训项目的补贴！请民航局运输司通航处、财务司领导予以采纳为感！	
22	建议《通用航空发展专项资金管理暂行办法》第二章第九条，对通航企业购置、更新和改造作业设备的补贴政策，可否扩大范围，鼓励航空培训公司对较久年代教练机进行更新换代，出台具体的鼓励政策，包括给予一定范围的购机补贴，降低购买教练机、器材有关税费，给予融资租赁贴息等补贴政策。	拥有安全合格的通航飞行器是通航企业进行生产作业的基础，购买教练机等运营设备的支出主要应由企业承担。此外，根据民航发展基金使用办法相关规定，购机补贴、购机贴息不符合补贴范围，该建议暂不采纳。有关税费问题我司将适时向国家财税部门反映。

附件

通用航空管理“意见箱”的答复（第3期）

序号	问题	答复
23	请问按135部运行的通航公司，机组的危险品训练及机组资源管理训练可否由本单位进行？	按135.323条要求，应该由运营人制定大纲并负责培训。
24	领导您好！请问运12飞机从事135部运行，机长的执照仅需持有多发商照及仪表等级就可以了么？	目视和仪表条件下的要求不一样，请查看规章原文。
25	我于1月24日注册通用航空管理系统账户，后尝试多次，每次输入用户名、密码及手机验证码后均显示账户正在核准，无法进入系统。今天又一次进行尝试，输入注册的用户名和密码后，点击获取验证码时显示用户名或密码不正确，请问是账户核准没通过吗？	已解决。初次申请后，企业需要联系所属监管局进行初审，监管局初审后由地区管理局终审。企业可以通过QQ317198637进行联系，获取系统管理员群，方便反馈信息并及时解决问题。
26	注册不了，所有信息都填完了，验证码也填完了，点提交后没有任何反应。	
27	我公司于2017年2月7日经该系统提交经营许可申请，流水号201701260042，到今日系统仍显示为待审核，请领导给予指导，后期该如何操作，谢谢	已解决。类似问题可直接联系系统管理员协助解决。
28	申请经营许可证，一直说要简化流程，但是目前不仅网上需要报送，更需要按照之前纸质资料、刻光盘，均一式三份，请问网上操作是否只是形式，并未做到真正便民，反而增加工作量，有错别字里面所有资料也均得重新提交，浪费资源。	请提供具体受理部门信息，我局将对此做法予以纠正。
29	因公司人事变动，之前申请的账号及密码遗失，用新的手机号注册显示已经注册，需要解决登录问题。	已解决。类似问题可直接联系系统管理员协助解决。
30	根据局发明电〔2015〕3099号文件通知，积极配合民航基金配套政策修订，我司现针对民航发展基金配套政策修订提出以下建议： 民航发〔2012〕111号通用航空发展专项资金管理暂行办法第八条（原规定）：为加快通用航空飞行员队伍建设，对在补贴年度内完成飞行员初始培训且取得商照的通航企业，按照单个商照不超过12万元予以补贴。 建议补充明确以下几点： （1）航校类企业自行培养飞行教员，明确以取得商照为补贴标准； （2）执照签发日期问题：由于临时商照与正式商照签发日期相同，在实际申报中出现申报时因为是临时商照而被驳回，建议在补贴申请过程中，临时商照与正式商照同等效力。 （3）明确飞行员培训单位与用人单位非同一单位时，补贴由哪方享受。	1. 航校类企业自行培养飞行教员，在补贴年度内取得商照的，可以申请飞行员补贴； 2. 飞行员所持的临时商照也可申请补贴，但取得商照时间必须在补贴范围期间内； 3. 飞行员培训补贴是对完成飞行员初始培训、取得商照的用人单位进行补贴。

通用航空管理“意见箱”的答复（第3期）

序号	问 题	答 复
31	您好，请问基础教员和仪表教员等级过期了该如何重新取得？是只需要进行一次理论考试和实践考试吗？还是按首次获得教员等级的步骤再做一次？谢谢	请按照CCAR-61.219条(a)办理。
32	关于通航系统有如下几点意见： 1. 在修改时应设置提示框，跟修改人确认是否修改，以及修改后会有什么后果； 2. 修改页面下的保存按钮，应为提交按钮，或者再设置一个提交按钮，保存和提交应 是两个不同的概念；望系统设计更人性化，更加简洁，更加通俗易懂。	已根据意见对系统进行优化，功能已实现。